



SEBASTIAN SCHALL
(SPRECHER)
WOLFRAM BALS
HERMANN DIEHL
MONIKA HERZOG
DR. GEORG KRONAWITTER

DR. MAGDALENA MIEHLE
EVA MUHR
OTTO STEINBERGER
WERNER ZITZELSBERGER

im Bezirksausschuss Trudering-Riem

20.11.2013

Stellungnahme des BAs 15 Umfahrung Kirchtrudering – Vertiefende Untersuchungen, TOP 5.3/11/13

Der BA15 nimmt zum vorliegenden Beschlussentwurf in folgender Weise Stellung:

1) **Unzumutbare Verfahrensdauer**

Der BA 15 hat kein Verständnis, dass sich die Stadtverwaltung trotz zwischenzeitlichem Drängen seitens des Stadtrates und des BAs über 7 Jahre Zeit gelassen hat, um dem Stadtratsauftrag vom 16.2.2006 (!) nachzukommen, die Realisierung einer Umfahrung Kirchtrudering zu untersuchen und zur Entscheidungsreife zu bringen.

2) **Verkehrliche Notwendigkeit bestätigt**

Mit Befriedigung registriert der BA 15, dass sich mittlerweile auch das Planungsreferat zu der Einschätzung durchringen konnte, dass die verkehrliche Überlastung insbesondere des Knotens Kirchtruderinger Straße / Am Mitterfeld eine echte Umfahrung erfordert. Dies gilt umso mehr, als das Verkehrsgutachten gerade für die messestadt-bezogene Relation Joseph-Wild-Straße / Am Mitterfeld (südlich) einen signifikanten Verkehrszuwachs von bis zu 25% allein zwischen 2010 und Ende 2012 ausgewiesen hat (S. 7)

3) **Eine Umfahrung muss her!**

Von daher und unter Berücksichtigung absehbarer Strukturzuwächse im näheren Umfeld appelliert der BA an den Stadtrat, umgehend und endgültig die Weichen für eine Umfahrung Kirchtrudering zu legen. Spätestens seit dem aktuellen Stadtratsbeschluss, für die Entwicklungsmaßnahme Nord-Ost auch eine Süderschließung über den Schatzbogen ins Auge zu fassen, ist der Verweis auf den Schatzbogen als alternative Messestadt-Westerschließung nicht mehr haltbar.

Der BA 15 sieht sich auch bestätigt durch die Feststellung der Münchner Branddirektion, wonach nur eine Umfahrung Kirchtrudering die derzeit zu lange Hilfsfrist für Feuerwehreinsätze in Waldtrudering von der Feuerwache 10 aus so reduzieren könnte, dass die gesetzlich vorgeschriebene Grenze von 10 Minuten eingehalten werden kann. (Siehe <http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3106905.pdf>, S.10 vom 17.10.2013)

4) **Landschaftsorientierte Trasse 3 mit Anbindung an Joseph-Wild-Straße optimal**

Aus verkehrlicher Sicht sieht der BA 15 in der landschaftsorientierten Trasse 3 mit Anbindung an die Joseph-Wild-Straße die optimale Lösung, da sie die Hauptverkehrsströme von und zur Messestadt passgenau abbildet und somit eine echte Südwest-Anbindung der Messestadt darstellt. Sie würde damit



SEBASTIAN SCHALL
(SPRECHER)
WOLFRAM BALS
HERMANN DIEHL
MONIKA HERZOG
DR. GEORG KRONAWITTER

DR. MAGDALENA MIEHLE
EVA MUHR
OTTO STEINBERGER
WERNER ZITZELSBERGER

im Bezirksausschuss Trudering-Riem

auch die Feuerwehranfahrtszeiten von der Feuerwache 10 nach Waldtrudering signifikant verkürzen. Zudem würde auch die Situation zwischen den beiden Friedhofsteilen deutlich verbessert und der Knoten Joseph-Wild-Straße / Am Mitterfeld entlastet.

Eine landschaftsorientierte Planung und Ausführung wäre eine auch intellektuell anspruchsvolle Zusatzaufgabe für den Entwurfsverfasser des Landschaftsparks. Damit könnte er auch sein konkretes Urheberrecht für diese Übergangsstelle weiterentwickeln.

Die Stadt München könnte zudem mit einer optimal gestalteten landschaftsorientierten Trasse 3 ein international beachtetes Zeichen setzen, wie man Nutzungsdichte, Erholungslandschaft mit einer notwendigen Verkehrerschließung gut verbinden kann. Dass dies im Prinzip möglich ist, hat die Machbarkeitsstudie gezeigt, ebenso, dass es funktionierende Landschaftsbrücken zwischen dem Park und dem andockenden Kirchtruderinger Wegesystem gibt.

5) **Trasse 1a erträglicher Kompromiss**

Sollte die zeitnahe Realisierung einer mutigen, landschaftsorientierten Trasse 3 mit Anbindung an die Joseph-Wild-Straße unter den spezifischen Münchner Randbedingungen nicht möglich erscheinen, plädiert der BA 15 für die Realisierung der Trasse 1a – aber „*as soon as possible*“. Auch diese Trasse leistet den entscheidenden verkehrlichen Befreiungsschlag in puncto Am Mitterfeld, Knoten Schmuckerweg / Kirchtruderinger Straße sowie Vermeidung von Schleichverkehr in der so genannten „Kriegersiedlung“. Voraussetzung hierfür ist aber eine verkehrlich gelungene Anbindung dieser Trasse an die existierenden Straßen, um die Ableitungsfunktion wirklich zu erreichen.

Der BA15 geht davon aus, dass die Gesamtkosten dieser Variante wegen einer eingeschränkten Verwertbarkeit der Grundstücke im 5. BA höher als die bislang geschätzten Kosten i. H. v. 2,5 Mio. Euro sind. Diese Einbußen sind von der Stadt hinzunehmen und sind überwiegend der Maßnahme Messestadt rechnerisch zuzuordnen.

Schlussbemerkung:

Es gehört aus Sicht des BAs 15 kein besonderes kommunalpolitisches Geschick dazu, auch die Umfahrung Kirchtruderung/Südwestanbindung der Messestadt komplett an die Wand zu fahren. Die gescheiterten Projekte Stäblistraße und Südanbindung Perlach lassen hier grüßen.

Ein Scheitern wäre aber nicht nur ein kommunalpolitisches Armutszeugnis erster Ordnung, sondern vor allem eine dauerhafte unzumutbare Lastenverteilung zu Lasten Kirchtruderings.